VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 11)
z dnia 26 stycznia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 11)

26 stycznia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 104).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Maciejewski** oraz **Tomasz Rudnicki** zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, przedstawiciel Ministerstwa Finansów oraz przedstawiciele następujących organizacji: Instytutu Transportu Samochodowego, dr hab. inż. **Kazimierz Jamróz** Polski Kongres Drogowy, Stowarzyszenia na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, stowarzyszenia „Klub Inżynierów Ruchu", Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, które poświęcone jest rozpatrzeniu sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 104).

Witam wszystkich gości na czele z panem ministrem Tadeuszem Jarmuziewiczem, który na chwilę wyszedł, ale miejmy nadzieję, że wróci. Witam panie i panów posłów, jak również media. Bardzo cieszymy się z tego powodu.

Czy ktoś z państwa ma uwagi odnośnie do porządku dziennego? Nie słyszę uwag. Dziękuję. W takim razie poproszę pana posła Stanisława Huskowskiego – przewodniczącego podkomisji nadzwyczajnej powołanej w celu przygotowania sprawozdania dla Komisji I infrastruktury o przedłożenie nam tego sprawozdania. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Podkomisja zebrała się w dniach 12, 17, 19, 24 i 25 stycznia 2012 r.

Podkomisja pracowała nad projektem, który jest przedmiotem dzisiejszych obrad. Podkomisja zbierała się w obecności czynnika społecznego. Nasze obrady często były bardzo burzliwe. Niemniej jednak udało nam się dojść do kompromisu i przegłosować to właśnie sprawozdanie.

Podkomisja w stosunku do projektu rządowego dokonała szeregu poprawek. Jedne z nich były mniejszej wagi i tymi nie będę się zajmował. Dokonaliśmy, na przykład, zmiany w definicjach w art. 1, który odnosi się do art. 4 ustawy o drogach publicznych. Dokonaliśmy zmian dotyczących audytu, kto może dokonywać audytu w procesie powstawania drogi. Zgodnie z obecną ustawą są cztery momenty, kiedy przeprowadza się audyt. Najkrócej mówiąc, odbywa się to na etapie planowania, etapie projektowania, etapie budowlanym, a następnie w ciągu pierwszych 12 miesięcy funkcjonowania drogi. Znaczna część naszego posiedzenia była poświęcona temu, kto może wykonywać audyt drogi na tych czterech etapach. Większość członków podkomisji uznała, że może to być

audytor, który jest komórką w organizacyjnej strukturze zarządcy drogi. Audyt nie ma na celu sprawdzenia inwestora, czy też zarządcy drogi. Zadaniem audytu jest ocena działań firm, które przygotowują koncepcję, projekt czy też wykonują drogę. W związku z tym to komórka, o dużym stopniu niezależności, bo podległa wyłącznie dyrektorowi. Może ona być umieszczona w strukturach zarządcy drogi.

Jednocześnie podkomisja opowiedziała się za tym, aby na ostatnim etapie, czyli etapie, kiedy badamy drogę, po wpuszczeniu na nią ruchu, audyt był wykonywany przez audytora, który jest zewnętrzny w stosunku do zarządcy drogi.

W tej chwili odniosę się do poważniejszych zmian. Nie chciałbym przeciągać. Kolejną zmianą jest zmiana regulacji dotyczących certyfikatu audytora ruchu drogowego. Do katalogu podmiotów, które mogą prowadzić szkolenia i egzaminować przyszłych audytorów… Bardzo przepraszam, czy mogę prosić o ciszę na sali. Tak, więc do katalogu tych podmiotów dołączyliśmy instytuty badawcze posiadające kategorię „A" w zakresie budownictwa drogowego. To może na tyle, jeśli chodzi o mój wstęp. Odnośnie do innych zmian będę państwa informował w trakcie rozpatrywania ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W przechodzimy do szczegółowej analizy projektu.

Czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi odnośnie do tytułu ustawy? Bardzo proszę, czy ma pan uwagi do tytułu ustawy?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałbym odnieść się do całości projektu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałby pan odnieść się do całości?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak. Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo. Otóż inspiracją do napisania tej ustawy jest rozporządzenie UE. W związku z tym jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu przystąpiliśmy do prac nad ustawą, która miała opisać procedury i funkcjonowanie audytu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W czasie prac projektem dochodziło do wielu sporów i dyskusji merytorycznych. Chciałbym przekazać istotę tych kilku sporów, jakie pojawiły się w trakcie prac podkomisji. Otóż pierwszym problemem, z jakim się zmierzyliśmy, był problem umocowania audytu. Chodziło o to, kto będzie odpowiedzialny za przeprowadzenie audytu.

W koncepcji rządowej zwyciężyła koncepcja, że będzie to użytkownik drogi. Mówimy o jasno określonym segmencie dróg. Chodzi tutaj o Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad – aktualnie użytkownika a wcześniej inwestor. Takie rozwiązanie nie zapewnia tego, że audyt będzie w pełni niezależny i będzie spełniał swoją rolę. Rola audytu ma polegać na tym, aby w rezultacie podnieść bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Oczywiście mówię o tym, dlatego iż audyt stawia pewne wymagania. Za audytem idą pewne koszty. Są to koszty w zakresie spełniania wymogów, które audyt będzie wskazywał inwestorowi. Nie chodzi tutaj zresztą o koszty, które są bezpośrednio związane z przeprowadzeniem audytu, bo one w skali inwestycji stanowią znikomy procent kosztów. Nie o to chodzi. Chodzi o to, jakie wymagania będzie musiał spełniać po to, aby zapewnić bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Drugie zastrzeżenie, które się pojawiło, dotyczy tego, że audyt może być *de facto*, nieuwzględniony przez użytkownika, inwestora lub zarządcę drogi. Audytor wykona swoją pracę w dobrej wierze, przekaże wynik swojej pracy, zaś użytkownik zgodnie z treścią tych regulacji nie musi się stosować do tych zaleceń. Co prawda w trakcie prac podkomisji wprowadzono tutaj ważne regulacje, wedle których uzasadnienie zawierało motywy, raport był jawny i można było do niego sięgać i powoływać się w ewentualnych sporach na przyszłość. Niemniej jednak fakt, iż można nie przyjąć raportu audytu do wiadomości budzi nasze ogromne zastrzeżenia.

Kolejny nasz dylemat dotyczy tego, czy audytorzy mają być zewnętrzni czy też wewnętrzni, czy mają pracować na zewnątrz, czy też mają być *de facto* pracownikami takiej instytucji. Niby mówimy o tym ogólnie, ale tak naprawdę chodzi o konkretną instytucję – mianowicie Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Czy audytorzy mają być

pracownikami, czy też mają być usytuowani na zewnątrz tej struktury? Tutaj ten dylemat rozstrzygnięto w ten sposób, że mogą to być pracownicy. Idea niezależności audytu została rozstrzygnięta na korzyść koncepcji, że audytor nie powinien zbytnio wkraczać w proces inwestycyjny czy też proces użytkowania drogi, ale powinien znajdować się wewnątrz struktury, która za to odpowiada.

Kolejna kwestia – Biuro Legislacyjne na samym końcu prac podnosiło zastrzeżenia, które należałoby przypomnieć w tym miejscu. Zastrzeżenia, które dotyczyły odpowiedzialności audytorów. To też nie zostało uwzględnione. Audytorzy także powinni odpowiadać za skutkiem swojej pracy i za to, co jest przedstawiane.

Wreszcie, ustawa nie precyzuje, co powinno znaleźć się w audycie. Jest tutaj spora dowolność tych uregulowań, które tworzą takie wrażenie, że w tej sytuacji nie do końca wiadomo, jakie są cele stawiane przez audytem. Oczywiście w tymże audycie przedsięwzięcie zostanie opisane w czterech fazach tak, jak to zostało przedstawione. Zostaną przedstawione odpowiednie wnioski. Może się jednak okazać, że zgodnie z prawem, z punktu widzenia użytkownika drogi ten audyt nie da żadnych rezultatów. Nie mam na myśli zarządcy, właściciela drogi, lecz kierowców. Cel, jaki został postawiony przed instytucją audytu, może nie zostać osiągnięty, przynajmniej w zakresie, jaki jest oczekiwany.

Podejmowana była też dyskusja odnośnie do tego, czy audyt w ograniczonym zakresie mógłby obowiązywać nie tylko na wycinku dróg przewidzianych w tych regulacjach, ale także na obszarze innych kategorii dróg. Niestety także ten wniosek nie zyskał akceptacji. Tutaj jednak rozumiemy, że na dzień dzisiejszy byłaby to zbyt daleko idąca rewolucja w budowaniu i użytkowaniu dróg. Być może dzisiaj nie jesteśmy do tego przygotowani. Niemniej jednak, jeśli powtórzymy te wszystkie argumenty, o których mówiłem wcześniej, dotyczące osłabienia roli audytu i faktu, to okaże się, iż w tych uregulowaniach prawnych tak naprawdę może on nie spełnić swojej roli. Może to być tylko takie usprawiedliwienie w stosunku do Komisji Europejskiej, że wykonaliśmy zalecenia i te uregulowania wejdą w życie, natomiast efekt i cel, który przyświeca tej regulacji nie zostanie osiągnięty i nie wpłynie w zdecydowany sposób na poprawę ruchu drogowego. W tej sytuacji składam wniosek o odrzucenie sprawozdania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ja natomiast składam wniosek o przejście do szczegółowej analizy sprawozdania. W takiej sytuacji będziemy głosować nad tymi wnioskami. Wniosek dalej idący to oczywiście wniosek o odrzucenie sprawozdania.

Proszę bardzo, kto z państwa jest za przyjęciem wniosku pana posła Szmita? 10 głosów za. Kto jest przeciw? 15 głosów przeciw. Kto się wstrzymał? Brak głosów wstrzymujących się. Wniosek nie uzyskał akceptacji. Tym samym przechodzimy do szczegółowej analizy projektu ustawy.

Czy są uwagi związane z tytułem ustawy? Nie ma uwag. Rozumiem, że tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1 – będziemy procedować w kolejności zmian zaproponowanych przez podkomisję.

Zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi? Nie ma uwag. Zmiana nr 1 została przyjęta.

Zmiana nr 2. Czy są jakieś uwagi? Nie ma uwag. Zmiana nr 2 została przyjęta.

Zmiana nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie ma uwag. Zmiana nr 3 została przyjęta.

Zmiana nr 4. Czy są jakieś uwagi? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jest to dość rozległa zmiana. Biuro Legislacyjne ma taką dosyć generalną uwagę. Chcielibyśmy podtrzymać to, o czym mówiliśmy na posiedzeniu podkomisji. Uważamy, że faktycznie jest potrzebne rozporządzenie mówiące…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli mogę panu przerwać, panie mecenasie. Faktycznie jest to obszerna zmiana. Może będziemy procedować nad kolejnymi artykułami. Wtedy będzie łatwiej.

Zmiana nr 4 – rozdział 2b. Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej. Art. 24h. Czy są jakieś uwagi? Nie ma uwag. Art. 24h został przyjęty.

Art. 24i. Czy są jakieś uwagi? Nie ma uwag. Art. 24i został przyjęty.

Art. 24j. Czy są jakieś uwagi? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mam dwie uwagi. Pierwsza ma charakter legislacyjny. W art. 24j ust. 5 Biuro Legislacyjne proponuje, aby w tym przepisie wykreślić wyraz „wpływu". Ten przepis brzmiałby zatem w następujący sposób: „Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, uwzględnia się ocenę zachowań uczestników ruchu drogowego i wpływ tych zachowań na bezpieczeństwo ruchu drogowego (…)" To jest zmiana legislacyjna.

Kolejna uwaga: została ona już poruszona na posiedzeniu podkomisji. Uważamy, że w przypadku audytu są konieczne przepisy, które miałyby pokazać, jak ten audyt ma wyglądać. Wydaje nam się, że to powinno być uszczegółowione, dlatego też niezbędna jest w tym miejscu delegacja dla ministra. Podtrzymujemy uwagę, którą przedstawiliśmy na posiedzeniu podkomisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że w pierwszej kolejności rozstrzygniemy ust. 5. Proszę o ustosunkowanie się strony rządowej.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Jeśli chodzi o pierwszą kwestię, to jest to uwaga techniczna. Jeśli zaś chodzi o drugą uwagę, to mam wrażenie, że jest to daleko idąca zmiana merytoryczna. W związku z tym ja nie przystaję na tę propozycję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Ja mogę powiedzieć w swoim imieniu. Oczywiście na tym etapie nie jest to możliwe, ale w fazie drugiego czytania może uda się wynegocjować jakiś zapis, który będzie satysfakcjonował uwagę pana mecenasa. Rzeczywiście audyt nie jest zdefiniowany w tej ustawie. W moim odczuciu – mogę to powiedzieć, jako przewodniczący podkomisji – jest to wadą tego dokumentu. Wydaje mi się, że do drugiego czytania będzie się można nad tym jeszcze raz zastanowić w innym gronie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam pytanie do pana posła sprawozdawcy, a może do pana ministra. Mam rozumieć, że przyjmujemy ustawę, nie do końca wiedząc, czym jest audyt i mając nadzieję, że coś się wydarzy po drodze i pozwoli nam to zrozumieć, czym jest audyt i do czego ta ustawa będzie miała zastosowanie?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pytanie zostało skierowane do posła sprawozdawcy, ale najpierw poprosimy pana ministra o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Z przyjemnością odpowiem na to pytanie. W art. 24j od ust. 2 znajduje się cały katalog obejmujący to, co ma zawierać audyt. W związku z tym nie za bardzo rozumiem potencjalnego zarzutu, że tworzymy audyt bez zdefiniowania, co ma się tam znajdować. Mamy katalog wszystkich rzeczy, które powinny tam się znaleźć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Chciałem podobnie odpowiedzieć. To nie jest aż tak, jak chciał pan przewodniczący. Niczego nie sugeruję. Odpowiadając na to pytanie, spróbuję uspokoić pana posła, że co prawda nie ma definicji audytu, ale wymienione zostały wszystkie jego cechy i co powinien zawierać. Być może pewną słabością prawną jest fakt, że nie nazwano go wprost,

niemniej jednak w ustawie wskazano wszystkie jego cechy. Stosowanie tej ustawy nie będzie trudne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, ale krótko.

Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego dr hab. inż. Kazimierz Jamróz:

Szanowni państwo, Kazimierz Jamróz – Politechnika Gdańska, Polski Kongres Drogowy. Instrukcja audytu, która została określona w zarządzeniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad liczy kilkadziesiąt stron. Ona obowiązuje tylko dla dróg GDDKiA. Nikt inny nie może z niej skorzystać.

Od lat prosimy ministra właściwego do spraw transportu, aby ministerstwo stworzyło komórkę, która miałaby przygotować instrukcje i wytyczne dla innych zarządców. GDDKiA ma fachowców a pozostali ich nie mają. Wówczas robią to od Sasa, do lasa. Podam może przykład – wytyczne stosowania barier opracowane przez GDDKiA są stosowane dla GDDKiA, zaś zarządy dróg wojewódzkich skrzyknęły się i robią nieco inne wytyczne.

Dzisiaj będziemy mieli inne zasady stosowania barier na drogach krajowych, inne na drogach wojewódzkich, zaś drogi powiatowe nie mają przebicia i w związku z tym nie mają nic. W związku z tym te wytyczne są prawidłowe. Zasady audytu powinny być takie same dla wszystkich dróg i należy je wprowadzić poprzez rozporządzenie ministra. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W takim razie mam rozumieć w ten sposób, że pan minister Jarmuziewicz nie do końca miał rację, bo jeśli mówi o szczegółowym enumeratywnym katalogu części składowych audytu, to dotyczy on dróg krajowych. Natomiast pan minister nie jest pewien tego, czy dotycz on także dróg municypalnych, czy tak?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Cała ta ustawa dotyczy dróg w transeuropejskiej sieci drogowej, dlatego też nie dajmy się zwariować. Natomiast nie wiem, na podstawie czego pan doktor sformułował tezę, iż standardów stosowanych na drogach zarządzanych przez GDDKiA nie da się stosować gdzie indziej. To wisi na stronach internetowych. Hulaj dusza, piekła nie ma. Przepisz pan, przeczytaj pan i stosuj pan, jeśli pan chcesz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Rozumiem, że odnośnie wątpliwości związanych z treścią ust. 5, jak również propozycji, które sformułował pan mecenas, ani strona rządowa, ani też przewodniczący podkomisji nie mają wniosków.

Mam pytanie, czy z państwa strony są jakieś uwagi? Oczywiście, chciałbym, abyście państwo zaakceptowali uwagi pana mecenasa. Rozumiem, że jest akceptacja z państwa strony, za co dziękuję. Trzeba słuchać tego, co mówi pan mecenas. Czy są uwagi odnośnie do tej propozycji pana mecenasa? Rozumiem, że przyjmujemy taki właśnie zapis ust. 5.

Art. 24j. Czy są jakieś uwagi do treści tej regulacji wraz z propozycją pana mecenasa do ust. 5? Nie ma uwag. Art. 24j został przyjęty.

Art. 24k. Czy są jakieś uwagi? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam trzy uwagi legislacyjne. BL proponuje, aby art. 24k ust. 5 zyskał brzmienie: „Audytu, o którym mowa w art. 24j ust. 1 pkt 4, nie może przeprowadzać audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego zatrudniony w komórce audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o której mowa w ust. 4.”… ponieważ w do-

tychczasowym brzmieniu mówi się o zespole audytującym, zaś ust. 4 o tym nie mówi. To jest pierwsza rzecz.

Kolejna kwestia – BL proponuje, aby zmienić kolejność ust. 4 i ust. 5. Najpierw powinien być ust. 5, później zaś ust. 4.

Trzecia rzecz dotyczy ust. 10. BL proponuje, aby brzmiał on w następujący sposób: „Przestępstwem, które umożliwia rozwiązanie stosunku pracy z audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego bez wypowiedzenia, jest przestępstwo popełnione:

1) umyślne przeciwko życiu i zdrowiu;
2) w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej;
3) przeciwko wiarygodności dokumentów."

To są wyłącznie zmiany legislacyjne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Jeśli chodzi o doskonałość legislacyjną w kontekście ust. 5, to w porządku. Pragnę jednak państwu przypomnieć, że ust. 5 jest „tworem obcym", tzn. poprawka została wniesiona przez panów posłów i my się nie zgadzamy na taką treść.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Ale nie wnosicie uwag odnośnie do poprawności legislacyjnej?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Nie. Tutaj pan mecenas jest dla mnie guru. Nie ośmieliłbym się nie zgodzić z panem mecenasem. Jeśli zaś chodzi o przydatność legislacyjną, to byliśmy przeciwni wnoszeniu tej regulacji do ustawy. Państwo jednak zdecydowaliście inaczej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Jakie jest państwa stanowisko odnośnie do tej zamiany i treści ust. 10?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dobrze. Panie przewodniczący?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):
Tak, oczywiście. To są słuszne poprawki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Czy ktoś z państwa ma jakieś uwagi? Dobrze przyjętym zwyczajem Komisji jest możliwość wypowiedzenia się na dany temat przez wszystkich naszych gości. Mam pytanie do pana przewodniczącego – czy podkomisja pracowała w taki sposób, aby eksperci mogli wypowiedzieć się w trakcie jej prac?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):
Tak, absolutnie tak. Nasze posiedzenia trwały po kilka godzin. Często debatowaliśmy nad jednym punktem przez ponad godzinę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dobrze. Proszę bardzo, ale mówię o tym w kontekście kolejnych posiedzeń. Będą ich dziesiątki i setki. Proszę bardzo, panie profesorze.

Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego dr hab. inż. Kazimierz Jamróz:
Powiem krótko. Wprowadzenie tego niezależnego audytora na ostatnim etapie, kiedy wszystko jest już posprzątane, właściwie niewiele załatwia. Jest to już jakiś krok naprzód. Twierdziliśmy, iż najważniejszy jest pierwszy etap planowania. Niezależność jest wówczas istotna, bo specyfikację przygotowuje zarządca drogi.

Chodzi o to, aby spojrzał na to ktoś niezależny. Ważniejsze jest to na pierwszym etapie prac niż na ostatnim etapie. Generalnie jednak taki niezależny audytor powinien występować na każdym etapie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma konkretnych uwag, lecz jest to taka generalna uwaga. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jeśli chodzi o pojęcie niezależności audytora, to na temat tego pojęcia na forum podkomisji przegadaliśmy „ciężkie godziny". Jeszcze raz przedstawię państwu moje uwagi, czy też stanowisko rządu.

Audytor, niezależnie od tego, gdzie on jest zlokalizowany, ma nadzorować z punktu widzenia kryterium bezpieczeństwa podmioty, które na rozmaitych etapach zajmuje się inwestycją – przygotowuje inwestycję, projektuję, buduje itp. W związku z tym fakt, czy będzie on ulokowany wewnątrz GDDKiA czy też poza tą strukturą – szczerze mówiąc – nie ma większego znaczenia. On kontroluje podmioty działające na rynku a nie siebie. Nie dajmy się zwariować. Koncepcja ustawy – jest to projekt rządowy – jest taka, że zarządca drogi ma pieniądze na to, żeby opłacić audytorów i będzie ich opłacał. Jeżeli my ich „wywalimy" na jakimś etapie... my nie mamy pieniędzy. Po prostu w budżecie na rok 2012 nie ma pieniędzy na to, aby na którymś z etapów znalazły się pieniądze na audyt.

Pragnę państwu przypomnieć, że zaczniemy od tego, co jest, czyli od tego, czy mamy istniejące drogi i będziemy je audytowali. Jeżeli zdecydujmy się na regulację zawartą w ust. 5, odnośnie do której już się wypowiedziałem, to my wyeliminujemy audyt. Zgadzam się z panem doktorem także z innych powodów – rzadko mi się to zdarzało na przestrzeni ostatnich dni. Na tym ostatnim etapie burzy nam to koncepcję tej ustawy, i to mocno.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pan minister przedstawił jedno stanowisko, warto więc przedstawić także drugi pogląd w tym zakresie, żeby przybliżyć ten spór. Pan poseł Huskowski nie odniósł się do pewnego elementu, na czyją rzecz będzie działał audytor. Rzeczywiście jest tak, że audytor będzie weryfikował pracę podmiotów zewnętrznych, a więc tych, którzy będą wykonawcami kolejnych etapów. Tak naprawdę jednak jeśli audyt mamy traktować poważnie, to od jego wyników i skutków będzie zależało to, jak będzie oceniana praca GDDKiA przez użytkownika drogi. Na tej podstawie będziemy mogli oceniać, czy GDDKiA jako inwestor dobrze się spisała. Czy jako klienci otrzymaliśmy dobry produkt pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena audytora nie będzie bez znaczenia dla GDDKiA. Na tej podstawie jako ostateczni odbiorcy tej inwestycji będziemy oceniali, czy GDDKiA dobrze wywiązała się ze swojej roli. Tak naprawdę jest to zasadnicze i fundamentalne stwierdzenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mieliśmy trzy propozycje, jeśli chodzi o treść art. 24k. Po pierwsze, chodzi o doprecyzowanie ust. 5, które zaproponował pan mecenas. Po drugie, zamianę kolejności ust. 4 i ust. 5. Po trzecie, nowa treść ust. 10. Przypominam państwu o tym wszystkim. Pytam się w tej chwili, czy jest sprzeciw odnośnie do propozycji przyjęcia art. 24k wraz z propozycjami pana mecenasa co do poprawek legislacyjnych? Nie ma sprzeciwu. Art. 24k został przyjęty.

Proszę? Pan minister mówił o tym już trzy razy i chyba wszyscy to zrozumieli. Nikt z posłów nie zgłosił propozycji wykreślenia ust. 5. Rozumiem, że o to chodziło panu ministrowi.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 24l. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mam dwie uwagi, panie przewodniczący. W ust. 1 jest mowa o obowiązku przedstawienia wyniku audytu, na który między innymi składa się sprawozdanie. Uważamy, że w ustawie powinno się dookreślić, jak to sprawozdanie powinno wyglądać. W ustawie nie ma słowa na ten temat. To jest pierwsza rzecz.

Kolejna kwestia – ust. 3, który stanowi, iż w uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uważamy, że należy dookreślić, jakie to są uzasadnione przypadki, bo z punktu widzenia zarządcy drogi każdy przypadek będzie nie uzasadniony.

Wydaje nam się, że należy iść krok dalej i doprecyzować, w jakich przypadkach zarządca może nie uwzględnić audytu. To są nasze dwie uwagi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Dziękuję bardzo. Nad tym też debatowaliśmy na posiedzeniu podkomisji: „W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.” Rozszerzyliśmy jednak zakres czynności zarządcy drogi. Rząd zaproponował, aby w takim przypadku zarządca drogi opracował uzasadnienie swojej odmowy. Podkomisja poszła dalej, wpisując do projektu dalszą część ustępu 4. To uzasadnienie ma zawierać propozycje rozwiązań zamiennych, zmniejszających wskazane w audycie zagrożenia.

Chodzi o to, że bardzo trudno byłoby stworzyć katalog sytuacji, kiedy zarządca drogi może nie przyjąć wyników audytu. Definiowanie tego może zająć całą książkę, bo tyle może być przypadków, kiedy to zarządca drogi może nie przyjąć wyników audytu.

W związku z tym uważamy, iż jeśli zarządca drogi nie zgadza się z wynikiem audytu, to musi opracować uzasadnienie swojej decyzji, ale musi także wskazać jakieś rozwiązanie problemów, które ewentualnie są sygnalizowane w tym audycie. Jeśli uważa, że audyt opiera się na nieprawdziwych przesłankach, to może w tym uzasadnieniu stwierdzić, że nie zgadza się z przesłankami, jakie są sformułowane w audycie.

Przy okazji powiedziałbym, że w trakcie prac podkomisji były różnice zdań. Pan poseł Szmit reprezentuje tę grupę, która (powiem to swoimi słowami) absolutyzuje każdy audyt i twierdzi, że audyt to jest rzecz święta, zaś audytor nie może się mylić. Rozumiem tę Koncepcję. Wedle tej logiki audyt to jest rzecz święta i zarządca drogi powinien wziąć go pod uwagę, a ponadto zewnętrzny audyt ma większy sens. Moim zdaniem, takie absolutyzowanie audytora (jakoby miał on zawsze dobre intencje oraz ogromną wiedzę, którą jest w stanie spożytkować dla dobra publicznego) jest naiwnym założeniem. Audytor też może się mylić. Moim zdaniem, ten audytor może się mylić równie często, jak zarządca drogi. Takie brzmienie tego przepisu, jakie jest przed państwa oczami, jest właściwe. Zarządca może nie zgodzić się ze stanowiskiem audytora i o tym pisze, zaznaczając, dlaczego się nie zgadza i odnosi się do tego, w jaki sposób można zminimalizować zagrożenia wskazane przez audyt. Może też napisać, że według niego te zagrożenia są wyimaginowane, co wystarczy, a inne środki nie są konieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie pośle przewodniczący, pan mówi o tym, że zamawiający sam powinien poprawić audyt, z którego wyników nie jest zadowolony. Od audytu jest audytor a nie zamawiający. W związku z tym nie ma zgody na to, aby wynik audytu był poprawiany, korygowany, czy też nie daj Bóg od nowa pisany przez zamawiającego. W takiej sytuacji, po co jest ten audyt? Taki jest zamysł. Powiem teraz o wrażliwej rzeczy. Ja też nie wyobrażam sobie, aby audyt był świętą krową, której koniecznie należy przestrzegać.

Podam być może przejaskrawiony przykład. Mamy krętą drogę górską. Przychodzi audytor i mówi o tym, że można zrobić estakady i tunele. Co w związku z tym robimy? Wydajemy dziesiątki milionów złotych na to, aby ta droga była prosta – wtedy ta droga będzie najbardziej bezpieczna – czy też może budujemy kręte drogi w sposób ekonomicznie uzasadniony, tak jak to się wszędzie robi przy tego rodzaju inwestycjach? Nie dajmy się zwariować. Nie zawaham się użyć tego określenia jeszcze raz. Naszym zdaniem, ten audyt jest zbiorem dobrych praktyk. My mówimy – oczekujemy tego także od audytora – aby nam opisał, jak w czasie procesu budowania drogi uniknąć wielu przypadków,

kiedy ta droga mogła być bardziej niebezpieczna. Do tego się to sprowadza. To jest interdyscyplinarne zagadnienie – prawo budowlane, ochrona środowiska, dokumentacje, technologie, dziesiątki rzeczy. W tej chwili do tego dodajemy audyt bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czego wcześniej nie robiliśmy albo też robiliśmy na zasadzie przepisów korporacyjnych, a nie tak silnie usadowionych w polskiej legislacji – ustawą. W związku z tym, jeśli to audytor ma się zajmować audytem, to ja nie wyobrażam sobie, aby w pkt 4 przekręcić intencje wnioskodawców. Postulowaliśmy jako rząd takie oto rozwiązanie, aby to audytor przeprowadzał audyt, a nie zamawiający po nim poprawiał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Tutaj musi być polemika. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):
Ja chyba tutaj czegoś nie rozumiem. Być może mówimy o dwóch różnych rzeczach. Nie oczekuję… podkomisja nie oczekuje… Reprezentuję podkomisję i to podkomisja wypracowała takie właśnie brzmienie tego przepisu. Zgodzili się na to wszyscy obecni posłowie, z wyjątkiem strony rządowej, ale strona rządowa, mimo że jest częściowo poselska. Przeczytam to jeszcze raz, aby wszyscy wiedzieli, o co chodzi. W przedłożeniu rządowym było tak – jeżeli zarządca drogi nie uwzględnia wyniku audytu, to jest zobowiązany do opracowania uzasadnienia. Tym samym musi się do tego odnieść. My tylko w tym miejscu dodaliśmy, że w tym uzasadnieniu powinna być propozycja, jak uniknąć zagrożeń wskazanych w wyniku audytu. Dla nas to była dosyć oczywista rzecz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Panie ministrze, proszę dać skończyć panu przewodniczącemu. Rozumiem emocje, bo to jest bardzo ważna materia. Dajmy skończyć panu przewodniczącemu. Bardzo proszę, pan przewodniczący Huskowski. Rozumiem jednak, że pan skończył?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):
Tak, poczułem presję rządu i skończyłem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Panie przewodniczący, chodzi nam o określone brzmienie przepisu: „(…) wraz z propozycjami rozwiązań zamiennych, (…)” Nie każcie zamawiającemu wchodzić w buty audytora. To mnie boli, bo to wypacza nam sens.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Rozumiem uwagi strony rządowej. Najpierw pan poseł Żmijan, a następnie pan poseł Szmit. Prosiłbym jednak o precyzyjne wypowiedzi.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, otóż chciałbym poruszyć dwie zasadnicze kwestie. Mamy to już za sobą, ale trzeba do tego wrócić. Audyt wykonuje się na następujących etapach inwestycji: etapie planistycznym, etapie projektowym, etapie realizacyjnym oraz na etapie użytkownika. Jak najbardziej byłbym za przyjęciem tych rozwiązań za wyjątkiem uwagi, jaką słusznie podnosi przedstawiciel BL, postulując potrzebę doprecyzowania sprawozdania. Nie ulega to wątpliwości. Jeśli chodzi o stwierdzenie odnoszące się do tego, że uzasadnienie mogłoby przewidywać budowę drogi w tunelu, to chciałbym stwierdzić, iż ustawa dotyczy dróg w transeuropejskiej sieci drogowej. Dopuszczamy jednak, że może też dotyczyć innej sieci drogowej. Jeżeli zarządca drogi przyjmuje, że będzie budowana droga określonej klasy, to ona ma określone parametry i projektant musi je uwzględnić. Audyt będzie się odnosił do tych parametrów. Jeśli zatem droga będzie przebiegała po serpentynach, to audyt należy przeprowadzić właśnie w kontekście takiego przebiegu drogi, a nie w tunelu. Jeśli zaś droga będzie przebiegała w tunelu, to wtedy audyt będzie dotyczył drogi w tunelu.

Tym samym wypracowane brzmienie tego przepisu jest jak najbardziej zasadne, ale – jak powiadam – należy jednak doprecyzować, co ma zawierać sprawozdanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, rzeczywiście w trakcie prac podkomisji bardzo dużo czasu spędziliśmy nad tym punktem. Jeżeli już dopuszczamy możliwość nieprzyjmowania audytu (nieuwzględniania go w całości), to pracując staraliśmy się sformułować te przepisy w taki sposób, aby nie był to pusty dokument. Dlatego też wprowadziliśmy takie regulacje, jakie zostały zacytowane.

Chciałbym pokazać, że strona rządowa wpada w pewną pułapkę. Gdyby audyt i wymagania, jakie są stawiane audytorom, były dokładnie opisane, to wtedy można byłoby…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, słuchajmy się nawzajem. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

… to w tych wymaganiach, jakie są stawiane audytorom można byłoby to przynajmniej tak zapisać, aby audytorzy musieli to opisać wariantowo tak, aby odnieść się w przyszłości do ewentualnych zastrzeżeń i pokazać, co ma się zdarzyć w takim i w takim przypadku. Dotyczyłoby to sytuacji, gdyby audyt był doprecyzowany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Właściwie to nie miałem zabierać głosu, ale wydaje mi się, że część państwa nie była na posiedzeniach podkomisji i w związku z tym warto powiedzieć taka rzecz – kiedy mówimy o projekcie tej ustawy, to w gruncie rzeczy mówimy o najważniejszej kwestii. Czy mogą państwo przez chwilę mnie posłuchać?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę o uwagę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, polskie prawo już ma świetny przykład, jak należy chronić środowisko. Nasza koleżanka z podkomisji uczuliła nas wszystkich na fakt, że w gruncie rzeczy chodzi tutaj o ludzi. Mamy regionalnych dyrektorów ochrony środowiska, którzy znakomicie monitorują inwestycje i doprowadzają do tego, aby żaby, jelenie i inna zwierzyna miała kanały, które umożliwiają im poruszanie się po drogach. Tego wszystkiego nie mają natomiast ludzie. Jeśli będziemy na chłodno analizować tę ustawę, to w ten sposób zgubimy całego ducha tej regulacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeśli chodzi o regulację art. 24l, to mamy tutaj taki oto problem. Mianowicie pan minister bardzo wyraźnie powiedział, takie brzmienie tego przepisu bardzo go boli, natomiast nie spotkałem na tej sali posła, który podzielałby te wątpliwości i zgłosił wniosek odnośnie do innego zapisu tego artykułu.

Pytam się zatem, czy jest zgoda na brzmienie art. 24l w wersji przedstawionej przez podkomisję? Nie słyszę sprzeciwu, a zatem stwierdzam, iż regulacja w wersji zaprezentowanej przez podkomisję została zaakceptowana.

Przepraszam, że głośnio mówię, ale bardzo bym prosił o chwilę uwagi. Rozumiem, że jest potrzeba rozmów kuluarowych, ale jeszcze nie teraz.

Art. 24 m. Czy są jakieś uwagi? Nie słyszę uwag. Art. 24 m został przyjęty.

Przechodzimy do prac nad rozdziałem 2c – „Audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego."

Art. 24n. Czy są jakieś uwagi? Bardzo proszę, pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Mam pytanie do pana mecenasa z BL. Dyskusja w tej materii odbyła się co prawda na forum posiedzenia, ale pozwolę sobie wrócić do tej regulacji. Otóż w art. 24n ust. 1 znajduje się następujący zapis: „Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego może

być osoba, która posiada ważny certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego." Dyskusja na ten temat odbyła się na posiedzeniu podkomisji, ale pozwolę sobie wrócić do tego problemu. W ust. 2 dokładnie wskazujemy, kto może uzyskać ten certyfikat.

Jeżeli wyraźnie stwierdzamy, jakie kryteria musi spełnić taka osoba, aby uzyskać certyfikat, to ja mam pytanie, dlaczego w tym miejscu piszemy „może być osoba"? „Jest osoba". Ten audytor uzyskał już certyfikat. W takim razie mam pytanie, jaki dodatkowy warunek musi spełnić taka osoba, żeby uzyskać certyfikat? Mówiłem o tym, że dyskutowaliśmy na tym na posiedzeniu podkomisji, ale pozwalam sobie do tego wrócić.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie mecenasie. Będzie szybciej.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, BL ma dwie uwagi odnośnie do tego artykułu. Pierwsza dotyczy właśnie ust. 1. BL chciało zaproponować następujący zapis: „Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która posiada certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego." Chciałem zgłosić tę propozycję. Pan poseł mnie uprzedził.

Druga uwaga, którą chciałbym zgłosić – zdaniem BL konieczne jest zawarcie w ustawie przepisu, który mówi o tym, co stanie się w sytuacji, w którym osoba dysponująca certyfikatem, przestanie spełniać jeden z warunków. Dla organu wydającego ten certyfikat nie ma formalnej możliwości odebrania tej osobie certyfikatu.

Praktycznie w każdej ustawie, gdzie przewiduje się wydawanie jakiegoś certyfikatu – np. w Prawie budowlanym, gdzie przewiduje się wydawanie świadectw charakterystyki energetycznej są określone wymagania odnośnie do osoby, która ma takie uprawnienia i jest także powiedziane, co dzieje się w przypadku utraty uprawnień. Jest tam cały artykuł, który o tym mówi. Zasadne jest także poruszenie kwestii utworzenia rejestru osób, które utraciły te uprawnienia. Czy to jest potrzebne, czy też nie, to jest pytanie merytoryczne, ale trzeba na nie odpowiedzieć.

Trzecia kwestia – zwykle w innych ustawach jest przewidziany pewien okres karencji między utratą takich uprawnień a możliwością ich ponownego uzyskania. Naszym zdaniem powinny być takie przepisy, aby nie było sytuacji, że audytor zostaje skazany prawomocnym wyrokiem, organ o tym wie, ale nie może mu formalnie odebrać tego certyfikatu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Musimy pamiętać o tym, że ten certyfikat nie jest wydawany dożywotnio, lecz jest odnawiany co trzy lata. Wiem, że jeśli ktoś zostanie skazany przez sąd w pierwszym roku obowiązywania ustawy, to przez dwa kolejne lata jest pewne niebezpieczeństwo, że taka osoba będzie się posługiwała certyfikatem. Niemniej jednak w tej sytuacji certyfikat nie będzie odnowiony po trzech latach. W przypadku uprawnień, o których mówił pan mecenas, są to uprawnienia, które są przyznawane dożywotnio. One nie wymagają odnowienia. Natomiast tutaj mamy ten okres odnowienia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo za wyjaśnienie. Bardzo proszę, pan przewodniczący Huskowski.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Rzeczywiście, wydaje się, że jest to pewna słabość tych regulacji. Mogę się zobowiązać – chyba, że pan minister również dostrzega tę słabość – że do drugiego czytania przygotuję zmiany w zakresie tych trzech elementów: sytuacja, kiedy ktoś w toku trzyletniej kadencji ważności certyfikatu popada w konflikt z prawem, który jest w ogóle przyczyną niewydania tego certyfikatu – wówczas powinno się odebrać uprawnienia od razu a nie czekać kolejne dwa lata aż skończy się kadencja.

Dobry jest także pomysł z rejestrem osób, które utraciły certyfikaty, po to, żeby gdzieś było miejsce… Audytor ma „papier" (certyfikat), który jest ważny przez trzy lata. Po pół roku może go stracić w następstwie wyroku skazującego za przestępstwo, którego

popełnienie stoi w sprzeczności z możliwością piastowania tej funkcji. W dalszym ciągu dysponuje jednak dokumentem. Dlatego też, aby nie mógł się nim posługiwać, musi być taki rejestr. Poza tym zasadne jest stwierdzenie dotyczące okresu karencji. Jestem gotowy do pracy nad tym, przed drugim czytaniem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):
Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, mam pytanie do pana mecenasa. Otóż w ust. 6 jest mowa o certyfikacie wydanym na trzy lata, zaś w ust. 7 jest mowa o możliwości przedłużenia. Czy nie ma tutaj braku legislacyjnego? Na podstawie tych dwóch ustępów można wysnuć wniosek, że po sześciu latach taka osoba jest poza możliwością pełnienia funkcji audytora. Wydaje się, że intencja ustawy jest inna. Po sześciu latach są to specjaliści coraz wyższej klasy i powinni móc się ubiegać w kolejnych latach o uprawnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:
Panie przewodniczący, BL nie interpretuje tego w ten sposób. Dla nas jasne jest, że to jest odnawialne co trzy lata. Moim zdaniem, nie ma tutaj takiego niebezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Absolutnie podzielam uwagę pana mecenasa. Na podstawie nawiązanego kontaktu wzrokowego stwierdzam, że państwo macie coś do pogadania, tzn. pani dyrektor z panem mecenasem. Rozumiem, panie pośle, że na tym odcinku zostanie wypracowana pewna regulacja. Ma pan rację. Musimy określić zasady, na podstawie których pozbawiamy uprawnień. Chcę powiedzieć, że podzielam pańskie uwagi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Rozumiem, że mamy jedną zmianę w ust. 1: „Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba…” a nie „może być osoba”. Poza tym cała regulacja art. 24n pozostaje bez zmian. Bardzo proszę, panie mecenasie, czy ma pan jeszcze jakąś uwagę?

Legislator Mariusz Przerwa:
Poza tym w tym ustępie skreślamy wyraz „ważny”. Ostateczne brzmienie jest następujące: „Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która posiada certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.”

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
… a zatem skreślamy wyraz „ważny”. Przeczytam całą treść ust. 1 a pan mecenas będzie śledził. „Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która posiada certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.” Tak będzie brzmiał ustęp 1. Rozumiem, że ze strony państwa posłów nie ma sprzeciwu i tym samym cały art. 24n jest zaakceptowany. Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw odnośnie do całego art. 1 ustawy zmieniającej? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 1 został przyjęty.

Art. 2, zmiana nr 1. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 2, zmiana nr 1 została przyjęta.

Art. 2, zmiana nr 2. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 2, zmiana nr 2 została przyjęta.

Art. 2, zmiana nr 3. Czy jest sprzeciw? Również bez sprzeciwu zmiana nr 3 została przyjęta.

Czy jest sprzeciw odnośnie do całego art. 2 ustawy zmieniającej? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 2 został przyjęty.

Przechodzimy do prac nad artykułem 3. Art. 3. Czy jest jakiś sprzeciw? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna zmiana, panie przewodniczący, w art. 130 b ust. 2 pkt 5. BL proponuje, aby ten punkt miał następujące brzmienie: „informację o skutkach wypadku: liczbę zabitych i rannych w wypadku.” Tutaj chodzi o jeden wypadek. Poza tym, w całym tym ustępie odnosimy się do wypadku a nie do wypadku drogowego. Chodzi zatem o taką drobną zmianę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne zgłoszenia? Nie widzę innych zgłoszeń. Czy jest akceptacja odnośnie do przyjęcia art. 3 zmiany nr 1 wraz z poprawką zaproponowaną przez pana mecenasa? Jest akceptacja. Dziękuję bardzo. Zmiana nr 1 została przyjęta.

Art. 3, zmiana nr 2. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 3, zmiana nr 2 została przyjęta.

Art. 3, zmiana nr 3. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 3, zmiana nr 3 została przyjęta.

Czy jest sprzeciw odnośnie do całego art. 3? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 3 został przyjęty.

Art. 4. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 4 został przyjęty.

Art. 5. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 5 został przyjęty.

Art. 6 zmiana nr 1. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 6 zmiana nr 1 został przyjęty.

Art. 6 zmiana nr 2. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 6 zmiana nr 2 został przyjęty.

Czy jest sprzeciw odnośnie do całego art. 6 ustawy zmieniającej? Nie słyszę sprzeciwu.

Art. 7. Czy jest jakiś sprzeciw? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna zmiana legislacyjna. Panie przewodniczący, BL proponuje, aby ten przepis miał następujące brzmienie: „Osoby posiadające w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zaświadczenie o ukończeniu kursu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego uznaje się za audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozumieniu przepisów rozdziału 2c ustawy zmienianej…” Dalej pozostaje bez zmian. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest to zmiana legislacyjna. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu pana ministra i nie ma sprzeciwu pań i panów posłów. Jest sprzeciw? Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałbym tylko, aby pan mecenas doprecyzował, co to oznacza. Mówimy o nabywaniu w trakcie funkcjonowania uprawnień. Jakie konsekwencje będzie miał taki zapis dla tych, którzy już są audytorami?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Z tego co rozumiem, przepis mówi o tym, że jeśli osoba ma ukończony kurs audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, to ten kurs jest mu zaliczony. Występuje tylko i wyłącznie o wydanie certyfikatu, ale musi to zrobić w ciągu 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Jeśli ten okres minie, to musi przejść przez całe postępowanie. To jest tylko takie ograniczenie. Uznaje się kurs, ale zarazem wprowadza się ograniczenie związane z terminem 12 miesięcy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że wszyscy to zrozumieli. Rozumiem też, że nikt nie wnosi sprzeciwu odnośnie do art. 7 wraz z propozycją poprawki zgłoszonej przez pana mecenasa. Nie ma sprzeciwu. Art. 7 został przyjęty.

Art. 8. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 8 został przyjęty.

Art. 9. Również bez głosu sprzeciwu został przyjęty.

Art. 10. Czy jest jakiś sprzeciw? Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Chciałbym, abyście państwo mieli pełną świadomość tego, że ta poprawka, którą państwo zaproponowaliście, ażeby czwarty etap audytu był wykonywany siłami zewnętrznymi, nie ma pokrycia w środkach. Te kwoty, które zostały tutaj wymienione, to są kwoty zawarte w budżecie samej GDDKiA a nie w budżecie na rok 2012. Trwa drugie czytanie ustawy budżetowej na 2012 r. Sugeruję, abyście państwo zgłosili poprawkę, aby w 2012 r. znalazły się środki na audyty. Audyty w 2012 r., ze względu na brak środków, nie będą wykonywane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Chciałem się zapytać, o co chodzi z rokiem 2014 i z kolejnymi latami. Proponuje się tutaj określone kwoty. Jest zaplanowana kwota 376 tys. zł dla miasta na prawach powiatu. Z tego wynika kwota w wysokości 1600 zł na miesiąc na jedno miasto. Czemu mają służyć kwoty przewidziane na następne lata, skoro dopiero w przyszłości będziemy procedować nad budżetem?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, pan poseł Mężydło.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Panie ministrze, chciałbym się odnieść do pana prośby o zgłoszenie poprawki do ustawy budżetowej. Myślę, że to powinna być autopoprawka rządu. Boimy się już zgłaszać poprawki do budżetu, bo zgłosiliśmy poprawkę dotyczącą Prezesa UTK i okazuje się, że zrobiliśmy krzywdę fachowcowi, który piastował tę funkcję.

Panie ministrze, niech pan nas nie zachęca do tego, abyśmy poprzez zgłoszenie poprawki do budżetu wyrządzili komuś krzywdę. Zgłaszałem tę poprawkę, więc wiem, czym to grozi. Na pewno nie zgłosimy autopoprawki. Zgłoście rządową autopoprawkę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Pozostawcie ministerstwu ocenę fachowców.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Uzasadnienie wyrzucenia…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

To był najdalej idący sarkazm. To jest reakcja na to, jak państwo pozbawiliście uprawnione podmioty środków na audyt w trakcie czwartego etapu inwestycji. Etap eksploatacji drogi – państwo mówicie, że audyt będzie mógł być wykonywany tylko w drodze sił zewnętrznych. Nasza idea ustawy była od początku do końca konsekwentna – na każdym etapie audyt robi GDDKiA. Ustawowo rezerwujemy środki w budżecie GDDKiA. To nie dotyczy budżetu państwa.

W związku z tym mogę się z państwem ścigać na złośliwości odnośnie do nierealnych poprawek do budżetu państwa, ale proszę mieć świadomość tego, że nie mamy pieniędzy na audyt w czwartym etapie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie chciałbym doprowadzić do ogólnej dyskusji na temat wyższości władzy ustawodawczej nad wykonawczą, ale zostawmy to, bo pewnie doszlibyśmy do takiego wniosku, że jeśli Sejm RP przyjął ustawę, to rząd musi coś z tym zrobić. Pani poseł Sibińska, a następnie pan poseł Szmit. Bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie ministrze, rozumiem, że w tych limitach, które były zapisane na rok 2012 były pieniądze przeznaczone na czwarty etap audytu prowadzonego przez GDDKiA. W tej chwili zmieniamy jedynie to, że GDDKiA ogłasza przetarg na przeprowadzenie audy-

tu na czwartym etapie inwestycji w ramach tych samych pieniędzy. Żadne dodatkowe pieniądze nie są potrzebne, bo one są uwzględnione. Nie robi tego pracownik GDDKiA, któremu trzeba zapłacić pensję, ale robi to firma, która wykonuje zlecenie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Dokładnie o to samo chciałem się zapytać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Padły pytania. Rozumiem, że rząd nie ma tych pieniędzy i to podtrzymuje. Czy jest sprzeciw odnośnie do przyjęcia art. 10 ustawy zmieniającej? Nie ma sprzeciwu. Art. 10 został przyjęty. Jednak jest sprzeciw. Bardzo proszę.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):
No tak, jest sprzeciw. Chcielibyśmy usłyszeć, z czego wynikają kwoty na następne lata.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Pierwsza uwaga. Rynek audytu zewnętrznego będzie zdecydowanie droższy niż audytor zatrudniony na etacie w GDDKiA. Poza tym, ja się upieram przy tym, że odnośnie do czwartego etapu, to tutaj nie mamy do śmiechu.

Jeśli natomiast państwo pytacie się o kwoty, to są kwoty przeznaczone na zadania. W związku z tym jakieś hipotetyczne dzielenie całości na jakieś hipotetyczne 1600 zł na miesiąc, to żałuję, że to słyszałem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):
Panie ministrze, my tutaj planujemy kwoty na rok 2019, 2020 i 2021 r. Jeśli jednak zdarzy się tak, że Polsce zostanie przyznany Mundial albo jakaś inna impreza, to te kwoty będą wówczas nieadekwatne. Jak my dzisiaj możemy zapisać w ustawie coś, o czym nie mamy pojęcia i ograniczyć to z góry?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Jeśli pan minister pozwoli, to powiem, że to wynika z określonej praktyki. Najwięcej na ten temat może powiedzieć ministerstwo i GDDKiA. Te liczby z czegoś wynikają. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Proszę państwa, nie tak dawno sami państwo przegłosowaliście zmiany w ustawie o finansach publicznych. Mamy obowiązek projekcji skutków finansowych na najbliższe kilka lub kilkanaście lat. Ta ustawa funkcjonuje w takim reżimie, że mamy to pokazać na najbliższe 9 lat. W związku z tym to jest konsekwencja tych zmian. Trzeba było nad tym nie głosować.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
Jeśli pan przewodniczący pozwoli. Panie ministrze, deklaruję panu, że jeśli nie starczy środków, to myślę, że znajdę 14 posłów i będę postulował o zwiększenie tych środków w budżecie. Myślę, że Wysoka Izba przychyli się do tego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, akurat pan minister w trakcie obrad podkomisji bardzo dokładnie wytłumaczył nam, z czego to wynika. Prosiłbym, aby Komisja to też usłyszała. Wyjaśni to wiele wątpliwości – skąd się wzięły te kwoty, z czego one wynikają, dlaczego są w tej wysokości? To w dużym zakresie wyjaśni tę sprawę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Mam pytanie do pana mecenasa, czy jest przeciwwskazanie, aby sformułować to w ten sposób, że będzie to „budżetowane” z roku na rok?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Pan minister odpowiedział już na to pytanie. Jest ustawa o finansach publicznych i w tej chwili jest to już niewykonalne. Praktycznie w każdej ustawie przedstawianej przez rząd pojawiają się takie harmonogramy finansowania na kilka czy kilkanaście lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Mamy odpowiedź.

Zapytam się jeszcze raz. Art. 10. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 10 został przyjęty.

Art. 11. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 11 został przyjęty.

Art. 12. Czy jest jakiś sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Art. 12 został przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego sprawozdania podkomisji wraz z poprawkami, które przyjęliśmy podczas dzisiejszej dyskusji? Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Mimo tej dyskusji, która na pewno wiele wniosła, podtrzymuję zasadnicze zastrzeżenia wobec tego projektu. Dlatego też chciałbym, abyśmy głosowali podobnie, jak na początku.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście, będziemy głosować nad tym sprawozdaniem.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem całego sprawozdania podkomisji wraz z poprawkami, które przyjęliśmy w trakcie dzisiejszej dyskusji? (16) Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (9) Dziękuję bardzo Kto się wstrzymał? (3) Dziękuję bardzo.

Przy 16 głosach za, 9 przeciw i 3 wstrzymujących się sprawozdanie podkomisji zostało przyjęte.

Proponuję, aby sprawozdawcą Komisji został pan poseł Stanisław Huskowski. Czy przyjmuje pan tę propozycję?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy są inne propozycje? Nie ma. W takim razie pan poseł Huskowski został sprawozdawcą Komisji. Opinia MSZ-u – do 3 lutego 2012 r. Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim za ożywioną dyskusję.